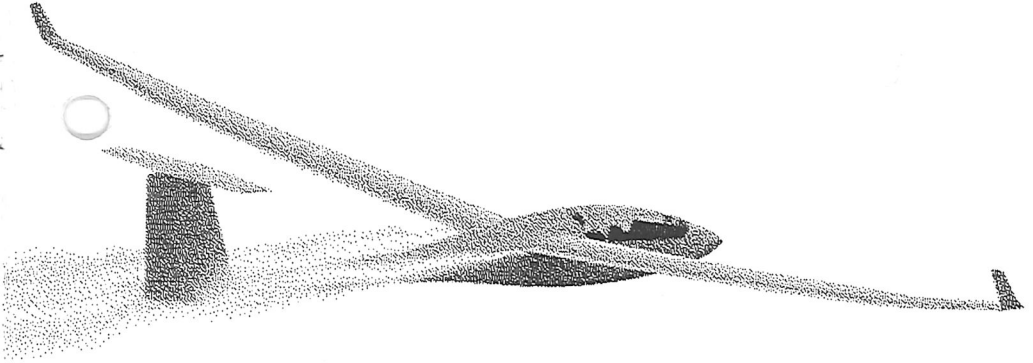


Juni 1997



Glider
NEWS

SEGELFLUGGRUPPE BERN



Liebe Mitglieder, liebe Freunde der SG Bern

1947 - 1997

Der heutigen Zeit, da alles dem stetigen Wandel unterliegt, ist Beständigkeit besonders wohltuend. Bestand und Tradition beweist z.B. das Segelfluglager in Saanen. Vor 50 Jahren wurde es erstmals durchgeführt. Und einige Jünglinge von damals setzen sich heute noch als bestandene ältere Herren ins Cockpit. Was mit den Hüpfern von wenigen Sekunden und Minuten in unbequemen Holzkisten oder gar „Open Air“ begann, wird heute im Kunststoffflugzeug, durch High-Tech-Instrumente unterstützt, fortgesetzt. Stundenlang tummeln sich die heutigen Piloten am Himmel, entfernen sich Hunderte von Kilometern vom Flugplatz und kehren,

gleich wie damals, begeistert und voller Eindrücke heim. Wenn das kein Grund zum Feiern ist!

In all den Jahren ist eine enge Beziehung zum Saanenland und dessen Bevölkerung entstanden. Es wurden Bekanntschaften geknüpft, Freundschaften geschlossen, und nicht wenige aus der Segelflugzunft wählen das Saanenland auch zu Winterszeiten für sich und ihre Familien als Erholungsort aus.



Möge uns Saanen und sein uns liebge-
wonnener Flugplatz noch lange erhal-
ten bleiben!

Die Segelfliegerinnen und Segelflieger,
die Freunde und Bekannten der Segel-
fluggruppe Bern streichen sich den Ter-
min für unser Jubiläumsfest mit vielen
Attraktionen am 12. Juli 1997 im Hotel
Landhaus, Saanen in der Agenda dick
an, wenn es heisst: „50 Jahre Saanen-
lager!“

Euer Präsi

Peter Dürig

Der Segelflugsektor Bern

Dass wir nach wie vor auf unserem Mösli segelfliegen können, ist alles andere als selbstverständlich. Blicke über die Landesgrenzen zeigen, dass andernorts Plätze mit vergleichbarem oder sogar praktisch null Verkehr dem Segelflug nicht oder kaum zugänglich sind. Erwähnt seien beispielsweise die TMA's von Helsinki oder Salamanca.

Nun hat der Berner Segelflieger normalerweise etwa folgende Befindlichkeit: Er fühlt sich in "seinem" Segelflugsektor in seinem Reich und bestens aufgehoben. Daneben kennt und respektiert er die IFR-Anflugsektoren. Dort fliegen die "anderen".

Diese Sicht der Dinge ist nun leider unrichtig. Vielmehr müssen wir auch bei aktivem Segelflugsektor jederzeit mit IFR Verkehr rechnen, entweder mit abfliegendem, der durch seinen steilen Steigflug praktisch nicht sieht, wohin er fliegt, oder mit anfliegendem, womöglich über Radarvektoren geführten, der alle Hände voll zu tun hat, und so kaum optimale Luftraumüberwachung leisten kann.

Des weiteren können jederzeit Crossings, also Durchflüge, bewiligt werden, und zwar auch militärische. Was dies sicherheitsmässig bedeutet, hat uns die Mirage am Grenchenberg gezeigt.

Ferner dürfen wir uns keineswegs wundern, wenn bei Segelflugbetrieb sog. Power-off Anflüge mitten durch den Ab-

kreisraum erfolgen, um Motorausfall in der Platzrunde zu üben.

Ich habe oft erlebt, wie auf solche Situationen mit wenig Verständnis reagiert wurde. Man war der Meinung, dass solche Vorkommnisse nicht rechtens sind. Hier müssen wir (wohl viele von uns) umdenken. In unserem Sektor sind wir in keiner Weise geschützt, sondern nur geduldet. Dessen muss man sich bewusst sein, und entsprechend muss man den Luftraum überwachen.

Wichtig erscheint mir jedenfalls, sich auf die Situation richtig einzustellen und sich nicht in falscher Sicherheit zu wiegen.

Noch einige konkrete Tips:

Einflugrouten meiden, beispielsweise die Gegend zwischen Neuenegg und Gurten (=W) sowie Schwarzenburg-Riggisberg-Gürbetal (=S).

Beim Landecheck empfiehlt sich ein Blick zur Heliswiss (ein startender IFR kreuzt ev. deinen Final).

In der Base, vor dem Eindrehen in den Final, ist eine sehr sorgfältige Kontrolle des Sektors rechts gegen den Belpberg hin notwendig. Ein anfliegender Schleppflugzeug ist leicht übersehen, und es wird im Final deinen Kurs kreuzen.

Allen viele schöne und sichere Flüge wünscht

Christoph Hammerschlag

Das neue Mitglied

Alfons Hubmann

Neurdings gibt es bei uns eine neue Mitgliederkategorie, nämlich solche, die nur unseren Falken bewegen möchten. Alfons Hubmann macht darin den Anfang.

Er wohnt in Hinterkappelen und ist beruflich im Bereich Unternehmensberatung tätig.

Seinen PP hat er seit 1972, das B IFR seit 1985. Damit dürfte er für unseren Falken genügend qualifiziert sein, wenn natürlich nur sehr, sehr knapp.



Mit zwei Partnern hat er bis jetzt 4000 Stunden an einer Velocity gebaut. Das ist kein Stadtvelo, sondern ein sehr schneller, 4-plätziger Entenflügler.

Damit Alfons Hubmann nicht für einen fremden

Fötzel gehalten wird, ist er hier noch mit einem hübschen Brustbild präsent. Wir wünschen ihm mittelschnelle Flüge mit unserem Falken!

Das Gerücht

Wie aus gewöhnlich gut unterrichteter Quelle verlautet plant der Vorstand, den Hangar auf der östlichen Seite durch einen üppigen Anbau zu erweitern, damit Katanas und andere herrenlose Damenfahrräder untergebracht werden können. Das Ding soll etwa 100 Tonnen kosten. Andere, von gewisser Bautätigkeit verscheuchte Vögel sollen selbstverständlich auch dort unterkommen. Das Gerücht ist am 1.4.97 zum ersten Mal aufgetaucht. Man ist gebeten, es schohnend anzuhalten.



"Fly-out 1997" nach Rothenburg o.d.Tauber

Nicht mehr dort und noch nicht hier - die erste Stunde zu Hause. Nach einer kleinen Reise das Erlebte noch einmal „durchzufliegen“ und nicht gleich mit der Reisetasche im Estrich zu verstauen oder mit der Wäsche in die Maschine zu stopfen. Einige Zeilen zu schreiben und auch andere an den Erlebnissen teilhaben lassen.



nach Auflösung der letzten Nebelschwaden über dem Mösli, Richtung Baden-Baden, Ziel unseres ersten Ausfluges.

In der Gegend von Basel wird die Sicht immer schlechter. Erste Zweifel, ob wir's auch wirklich schaffen, kommen auf. Ein

GPS zur Hand zu haben, wäre jetzt bestimmt beruhigend. Immer wieder angestrengtes Hinausschauen in diese tiefhängende „Suppe“, dann wiederum Blick auf die Uhr und die Daten fleissig im Flugplan nachtragen. Ohne Buchhalter zur Seite fast unmöglich. Wir halten uns in dieser versch... Lage in sicherem Abstand zur Dimona als Spurenschnüffler auf. Endlich hellt sich die Situation draussen und die Stimmung drinnen wieder auf. Der Rheinlauf zu unserer Linken, östlich die sanften Hügelzüge und über uns der blaue Himmel. Was will man mehr? Baden-Baden heisst uns unkompliziert willkommen. Der Flugdienstleiter erledigt den Zoll gleich selbst und bestellt uns das Taxi.

Die verkehrsfreie Innenstadt ist sehenswert! Für den Besuch im bekannten Casino fehlt uns die erforderliche Garderobe und evtl. etwas Kleingeld. Was wir zuvor nicht wussten: Unser Besuch fällt mit dem (inter)nationalen Ortho-

Die Idee, 1997 wiederum eine Auslandsreise mit dem Falken, der Dimona und der Katana zu unternehmen, wurde bereits anlässlich des Fly-out 1996 in Zell am See während einer Plagier-Runde geboren. Daten wurden hin- und hergeschoben und und schliesslich drei Tage gefunden, die mehr oder weniger allen passten.

* * * * *

Checkliste durchgehen: Falke bei der Alpar reserviert, Gesuch vom Vorstand bewilligt, Ausweis-, Karten- und Verankerungsmaterial beisammen, Flugplanung abgeschlossen, Briefing am Vortag durchgeführt, gutes Wetter bestellt und eingetroffen!

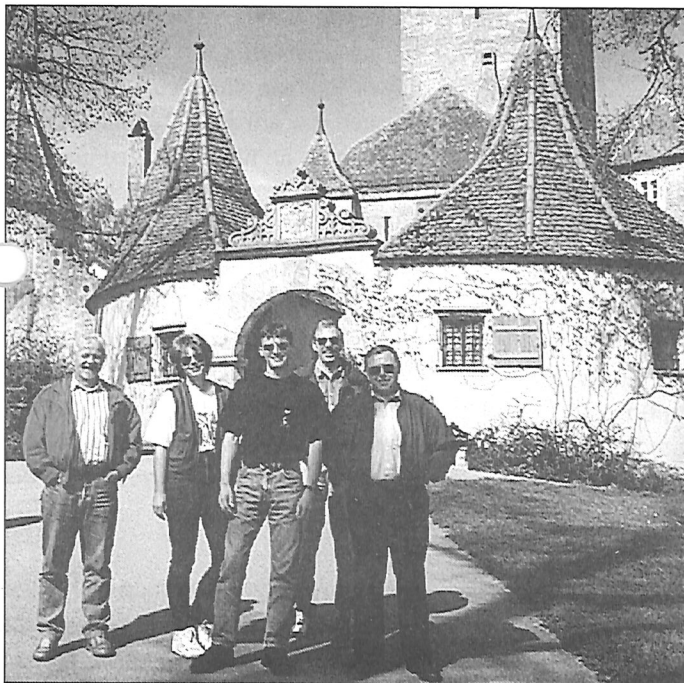
Donnerstag, 1. Mai 1997. Die Dimona mit Heinz Gerber und Fredy Hostettler sowie der Falke mit Peter Michel und mir rollen zum Zoll und starten dann,

pädentreffen zusammen. 2'000 Knochen-
schlosser, meist mit Anhang (angetraut
oder zugemietet?), halten sich also eben-
falls hier auf. Die entnerfte Sekretärin auf
der Tourist-Information meint Viertel
nach Sechs (sie hat sonst um sechs Uhr
Feierabend), es sei absolut kein Zimmer
in der Stadt frei, sie empfehle uns, nach
Karlsruhe zu fahren. Auf unsere Bemerk-
ung, wir hätten kein Auto, sind wir dann
gänzlich abgestempelt. - Wo bleibt hier
die Nächstenliebe? Wir geben die Hoff-
nung nicht auf. Nur wenige Minuten spä-
ter sitzen wir dann im Auto von Moustafa,
einem grazy Turkish-Taxi-Driver. Hene in Front lässt einen Wortschwall
über sich ergehen; wir im Heck versuchen
angespannt, mitzulauschen. Die Uhr läuft

- dann wieder Henes Blicke des Unver-
ständnisses - Moustafas Spruch, „geht nur
noch zwei Kilometer“ (bereits zum drit-
ten Mal!), drängen zum sofortigen Han-
deln, sonst stehen wir plötzlich nicht nur
ohne Auto und Zimmer, sondern auch
ohne DM da. Die Rettung für vier ob-
dachlose Berner Flieger ist das Hotel
„Blume“, ganz in Flugplatznähe, wie sich
später herausstellt.

Der Abend geht dann ohne weitere
Schweissausbrüche über die Bühne.
Der Flüssigkeitsverlust der vergangen
Stunden wird durch einen hiesigen
Tropfen ausgeglichen. Alle sind zufrie-
den und überzeugt: Baden-Baden ist
eine Reise wert!

5



Am nächsten
Morgen starten
wir Richtung
Osten. Ziel des
zweiten Ausflug-
tages ist Rothen-
burg ob der Tauber,
ein Kleinod
des Mittelalters.
Strahlend schönes
Wetter lässt den
Flug über eine
malerische Land-
schaft zu einem
wahren Vergnü-
gen werden. Bei
Schlechtwetter
wäre diese Ge-
gend jedoch navi-

gatorisch nicht so einfach, sieht doch alles gleich oder ähnlich aus. Jeder Hügel ist bekrönt mit einer Burg. Wir halten Kurs 067 Grad und treffen nach 74 Minuten in Rothenburg ein (unser Flugplan stimmt auf die Minute genau!). - Wir sitzen bereits beim zweiten Radler, als wie abgemacht, um 13.00 Uhr die Katana mit Peter Bigler und Fritz Bhend landet. Jetzt wären wir also komplett. Die Zimmer sind bestellt, das Hoteltaxi holt uns ab und wir verlieren keine weitere Zeit, die wunderschöne Stadt zu entdecken.

Die Stadtmauer verdeutlicht die Wehrhaftigkeit einer Freien Reichsstadt. Die Gassen und Häuser haben viel von ihrer Ursprünglichkeit bewahrt. Das mächtige gotische Rathaus aus dem 13. Jahrhundert und der herrliche Ausblick vom Burggarten lassen uns schwärmen! Geschichte, Architektur, Gastronomie - Rothenburg darf man unter „5 Stern plus“ einreihen. Am Abend besucht uns Lutz, ein deutscher Segelflugkollege. Viele kennen ihn von den Aufenthalten in Zell am See. Lustig geht's zu in unserer Runde... Beiläufig erwähnt der Lutz dann auch die gute Occasion-DG, welche er aus Bern erworben hat. (Soll noch einer behaupten, der Beutler schaue nicht gut zum Material!).

Die Rückreise für Samstag ist via St.Gallen/Altenrhein nach Bern geplant. Kurz nach neun Uhr sind wir auf dem Flugplatz und wollen unseren Flugplan, der nach Frankfurt weitergeleitet wird,

aufgeben. Der Flugdienstleiter (älteres Modell), arbeitet hier bestimmt nicht im Akkord und der Fax muss kürzlich grausam misshandelt worden sein. Hier läuft - ausser der Zeit - heute einfach nichts. Peter Bigler macht sich nach endlosem Warten an der modernen Technik zu schaffen. Ohne Erfolg - noch immer sind wir am Boden... Fritz greift dann zum Telefon. Endlich können die beiden Motorsegler starten. Die Katana wird uns sicher bald einholen. Heading St. Gallen/Altenrhein. Mit 170 km/h Richtung Süden, lassen wir uns von der Dimona nicht abhängen. Doch auch diese stattliche Geschwindigkeit ändert nichts an der Tatsache, dass wir für eine Landung in St. Gallen zu spät sind (totales Flugverbot während der Mittagspause von 12.00 - 13.30 Uhr). Auch die Katana verpasst's um Sekunden. Und so weichen wir alle nach Friedrichshafen aus. 2,4 km Piste, einige 737-Vögel, welche ab hier Charter-Flüge machen, lassen uns jämmerlich klein erscheinen. - Zum erstenmal wird mir bewusst, wie wichtig es ist, wirklich die Angaben vom Alternate-Platz gut angeschaut und griffbereit zu haben. Was nützt ein Jeppesen im Gepäckfach, eine Frequenz, die man eigentlich noch aufschreiben wollte usw? Viel Schweiss und Verrenkungen könnten vermieden werden...

Nach einer kurzen Stärkung und erneuter Flugplan-Aufgabe geht es dann mit dem Shuttle-Bus zu unseren kleinen

Maschinen zurück und via Zürichsee - Wattwil - Langnau nach Hause. Unterwegs treffen wir einiges, wo man Eindrehen könnte - wäre da nicht der aufgebene Flugplan, der nach Pünktlichkeit verlangt, hätte man uns in Bern so schnell nicht gesehen!

Drei Tage mit rund 6 Std. Reiseflug und drei besuchten Auslandflugplätze reaktivieren wirklich sämtliche Theorie.

Eins ist klar: Eine minutiöse Vorbereitung ist und bleibt - ob mit viel oder wenig Hilfsmitteln ausgerüsteten Flugzeugen - ein Muss!

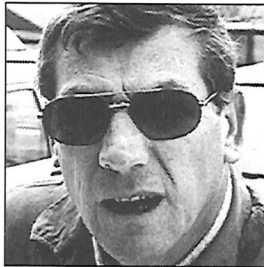
Und so schliesst sich der Kreis. Die Erde hat mich wieder - bleibt nur noch die Wäsche...

Rita Holdener

26 Jahre Segelflug

Wie ich einstmals auszog, um das Segelfliegen zu lernen

Immer am 1. Mai erinnere ich mich deutlich daran, wie wir, Wolfgang Neumann und ich, 1971 an diesem Tag zaghaft am Segelflugplatz mit der Absicht erschienen, diesem Sport zukünftig zu frönen. Wir waren spät dran, denn der Ablauf eines Segelfluggtages war uns ganz unbekannt. Bereits standen die wenigen Klub-Segelflugzeuge ungeordnet vor dem Hangar. Nur zwei private Segelflugzeuge waren zu jener Zeit auf dem Platz stationiert. Da stand ein Anhänger neben dem Hangar vor der Werkstatt. Diamant hiess es darauf. Das zweite Flugzeug, eine Libelle, sahen wir erst viel später. Zu diesem Zeitpunkt wussten wir ja nicht, dass ein Se-

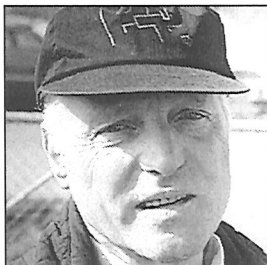


gelflugtag mit einem Briefing beginnt. Ebenfalls unbekannt war, wie die Ausbildung beginnen sollte. Wir kamen ein-

fach auf den Flugplatz und wollten Segelfliegen lernen. Emsig bewegten sich die Anwesenden zwischen Flugzeug, Hangar und den parkierten Autos. Früher fehlte jegliche Infrastruktur zum Wohle der Mitglieder. Kein Zaun, kein Pavillon und keine Segelfluganhänger beeinträchtigten den Blick über die Weite des Flugplatzes. Und vor allem fehlte eine Toilette. Zu jener Zeit parkierte man die Autos am Rande des Ackers, der heute als Startfeld zur Verfügung steht. Zwischen den Autos stellte man Tische und Stühle auf,

spannte einen Windschutz und machte es sich auf diese Art kulinarisch und auch sonst gemütlich.

Verloren standen wir herum. Hoffnungsvoll blickten wir die an uns Vorübereidenden an und wollten sie um Rat fragen, was wir tun sollten, um in die Gilde der Segelflieger aufgenommen zu werden. Niemand nahm von uns Notiz. Alle liefen in sich gekehrt vom Segelflugzeug in die Werkstatt, von



dort zum Auto, zurück zum Hangar und wieder zum Segelflugzeug. Es war nicht möglich, eine Hierarchie unter den Leuten festzustellen, geschweige denn, Piloten von Nichtpiloten zu unterscheiden. Das bedeutete, die Initiative zu ergreifen. Ich wählte eine Person aus, die am ehesten einem Piloten glich und verantwortungsvoll aussah. Kleider machen Leute! So steuerte ich auf einen in einem farbigen Kombi auf uns zukommende Person zu und wagte die Frage zu stellen, wie wir uns verhalten sollten. Ein gewisser Dieter Heugel sagte, dass nicht er, sondern der dort drüben stehende Mann, der sich mit anderen unterhielt, der verantwortliche Flugdienstleiter sei. Der trug einen Paletot mit Kapuze und hatte gar nichts an sich, was wir uns seinerzeit unter einem Segelflugpiloten vorstellten. Weder eine Pilotenbrille, noch bunte Abzeichen, noch ein Pilotenkombi liessen darauf schliessen, dass diese Person, ein gewisser Peter Böhlen, jemals in einem

Segelflugzeug gesessen hatte. Er hörte unserem Anliegen freundlich zu und meinte, dass wir am nächsten Wochenende am Briefing teilnehmen sollten. Dort würden wir alles Nähere erfahren, was für die Ausbildung nötig sei.

Bei ziemlich starkem Westwind sahen wir den Vorgängen am Start z. Sorgenvoll machte Peter Böhlen einige Bemerkungen, wenn der Wind nach dem Abheben mit dem

Segler spielte. Sogar der schwere Blaukajak wackelte bedrohlich im Seitenwind. Saftiges, grün leuchtendes, hohes Gras bremsste den Startvorgang erheblich. Wenig später bestieg Peter Böhlen eine weisse „Orchidee“, die sich in ihrer Schnittigkeit deutlich von den anderen Flugzeugen der Holzklasse unterschied. Und weg war er. Über dem Belpberg schien der Phöbus mit den anderen Seglern im Gegenwind zu stehen und plötzlich bei einer 180 Grad-Kurve heftig zu beschleunigen. Sehnsüchtig saute ich die Eindrücke auf.

Die Wurzeln

In den frühen 50er Jahren sollte als Höhepunkt eines Sportfestes in Leoben, wo ich aufwuchs, eine Landung eines Segelflugzeuges im Sportstation stattfinden. Motorfliegen war zu jener Zeit, als Österreich noch unter der Besetzung der Alliierten stand, verboten. Hingegen war das militärisch unbedenkliche

Segelfliegen gestattet. Daher standen nur zwei Möglichkeiten zur Verfügung: Start von einem Berg mit Gummiseilen oder Windenstart. Gespannt blickte ich schon Stunden vorher auf die Lichtung im Wald, von wo aus das Flugzeug starten würde. Im kleinen grünen Fleck oberhalb Leobens erschienen kleine weisse Punkte, die sich im Laufe des Tages zu einem Segelflugzeug formierten. Die Helfer konnte ich kaum sehen. Pünktlich wie vorgesehen schoss das Flugzeug aus der Lichtung über die Bäume hinweg ins Tal. Es sank sehr stark und verschwand, ohne das Stadion zu erreichen. Später hörte ich davon, dass ein starker Abwind die Ursache des missglückten Fluges war, der aber mit einer Aussenlandung glimpflich endete.

An einem Schulausflug zum Butterersee, der sich südlich des berühmten Alpensegelflugplatzes Aigen im Ennstal befindet, machte ich eine weitere Bekanntschaft mit der motorlosen Fliegerei. Schwimmen konnte ich seinerzeit nicht. Während sich die anderen Schüler im See tummelten, befriedigte ich meine Neugier an den interessanten Vorgängen, die sich auf dem Flugplatz abspielten. Der Platz ist mindestens so gross wie das ganze Belpmoos. Ein Flugplatz dieses Ausmasses nur für den Segelflug zu haben, bedeutet über paradisiische Verhältnisse zu verfügen. Heute ist das leider nicht mehr so. Man darf dort höchstens noch landen.

Am Rücken liegend erfreute ich mich an dem, was ich dort sah. Immer wieder rauschte ein Segelflugzeug steil in den Himmel. Eine Winde zog diese Leichtgewichte hinan. Ich war fasziniert, verschwendete aber keinen Gedanken daran, mich anstelle des Piloten im Flugzeug zu sehen.

Mangelndes Interesse

Im Laufe der Zeit verlor ich das Interesse am Segelflug im gleichen Masse, wie sich Bedenken über die Sicherheit dieses Sportes unmerklich aufbauten. Denn wenn etwas über den Segelflugsport zu lesen war, handelte es sich immer um einen Unfall. Mein älterer Bruder erlernte das Segelfliegen anfangs der vierziger Jahre und betrieb sein Hobby - wie er es zu jener Zeit nannte - Ende der sechziger Jahre in Tunesien, weil er dort beruflich tätig war. Obwohl er immer die Faszination des Segelflugs rühmte, hinterliessen seine Schwärmerien bei mir keine merklichen Spuren. Erst als ich den aktiven Fussball aufgab, weil ich zunehmend bequemer wurde und das Training als Arbeit betrachtete, setzte ich mich mit dem Gedanken an einem anderen Sport auseinander. Am Ende blieben nur noch die Alternativen Segeln oder Fliegen. Der Gedanke an die Risiken des Wassers, - Schwimmen bedeutet mir sehr wenig, es ist eher mit Angst verbunden - verdrängte die eine Möglichkeit. Da blieb nur noch das Fliegen.

Aber Segelfliegen kam zunächst nicht in Frage. Denn die grossen Bedenken der Sicherheit breiteten sich ungeprüft in meinem Unterbewusstsein aus. Fliegen ohne Motor? Und wenn der Wind aussetzt? Was dann? Plumps! Und die vielen Luflöcher, die sogar der zivilen Luftfahrt Sorgen machen? Da soll einer kommen und sagen, das sei harmlos! Nein, nein, wenn schon Fliegen - dann nur mit Motor!

Eine leichte Entscheidung

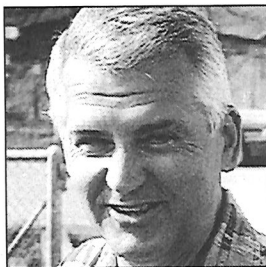
Ich beschaffte mir bei der Alpar Unterlagen über die Ausbildung zum Motorpiloten. Nach und nach festigte sich der Wunsch, ein Motorflugzeug allein zu steuern. Literatur sollte mich auf meine fliegerische Zukunft vorbereiten. In der Luftfahrtabteilung einer Buchhandlung stach mir aber ein Buch über das Segelfliegen in die Augen: „Die Schule des Segelfliegens“ von Maja Schiele interessierte mich sogleich, weil ich beim Durchblättern den Hinweis fand, dass diese Frau ihre Ausbildung in Aigen gemacht hatte, das ich ja kannte. Ihr Lehrer war kein geringerer als Harro Wödl, der Leiter der Segelflugschule Aigen. Mein Interesse war sofort geweckt.

Dieses Buch aktivierte die positiven Empfindungen in meinem segelfliegerischen Unterbewusstsein, verbannte alle Sicherheitsbedenken bezüglich Wind und Luflöcher und machte mich mit dem

Ablauf aller Segelflugaktivitäten auf dem Flugplatz vertraut. Ich saugte den Stoff über die Segelflugausbildung förmlich auf. Es gab keinen Zweifel mehr: Die Motorflugausbildung war vergessen, kam nicht mehr in Frage.

Piste 14?

Neumann Wolfgang schien diese Lektüre ebenso zu begeistern wie mich. Urso entschlossen wir uns im Herbst 1970 uns auf den Segelflugplatz Belpmoos zu begeben um zu sehen, was sich dort alles abspielte. An einem Samstag nachmittag kreuzten wir also dort auf. Der Blau-



nik stand vor dem Hangar und daneben ein alt aussehendes Motorflugzeug mit der Immatrikulation OQA. Ein junger Student, ein gewisser Ruedi Vögeli, beantwortete begeistert jede Frage, die uns bewegte.

Seine Antworten auf unsere gierigen Fragen waren von einem grenzenlosen Feuer in seinen Augen begleitet. Wolfgang beschloss daher, in den Blau steigen und mit Ruedi Vögeli einen Schnupperflug zu wagen. Wolfgang war nach der Landung so begeistert, dass sich seine Absicht festigte, im nächsten Frühling Segelfliegen zu lernen.

Im Schleppflugzeug OQA, das neben dem Hangar stand, sass lässig ein anderer Jüngling, der den Funk bediente. Damals verfügten nur die beiden Schleppflugzeuge und der Skylark über ein

Funkgerät. Plötzlich verkündete der Mann im OQA, dass sich ein Flugzeug namens Romeo-Charly näherte, welches anlässlich einer Hochzeit eines gewissen Fritz Krebs unterwegs war. „Romeo-Charly“ - wie geschwollen das klang. Und was kann man an einer Hochzeit mit einem Flugzeug ausrichten?

Einig später gab der Mann im OQA bekannt, dass eine KA6 auf der Piste 14 landen würde. Piste 14? Wo sind denn die andern 13 Pisten? Ein dumpfes Grollen begleitete die rollende KA6 bis zum Hangareingang. Aus „Die Schule des Segelfluges“ wusste ich, dass solche Landungen eher ungewöhnlich seien.

Auf meine Frage raunte mir einer ins Ohr: „Das war der Nietlispach, der Schweizer Meister im Segelflug, der kann das!“ Nietlispach? Schweizer Meister? Was kann man im Segelflug schon wettbewerbsmässig machen? Hin und her fliegen?

Na ja, nicht so wichtig.

Die Ausbildung beginnt

Im folgenden Frühling 1971 war's dann soweit. Am 1. Mai 1971 traten Wolfgang und ich dann an. Ein gewisser Albert Kiener als Flugdienstleiter und Segelfluglehrer hielt das Briefing ab, seine Frau Vreni unterstützte ihn dabei. Infolge fehlender Infrastruktur fand das Briefing im Freien statt. Es war meist nur sehr kurz und bündig. Das Thema war: Wer will von den wenigen Flugzeu-

gen was fliegen? Das Wetter sah man, ein Kosif war unnötig, weil niemand so weit fliegen konnte. Die Flugzeuge waren verteilt. „Sind Schüler da?“ war die Frage am Ende des Briefings. Da einige Hände hochgingen, wussten wir, dass wir nicht allein waren, die sich in die Lüfte wagen wollten. Da waren ein gewisser Peter Diggelmann und eine gewisser Franz Gerber, die genau dasselbe wollten wie wir. Wie weit sie allerdings in ihrer Ausbildung fortgeschritten waren, blieb zunächst ein Geheimnis. Mein Bruder sagte mir einmal, dass man mit Fragen auf dem Flugplatz vorsichtig umgehen sollte, sonst wird man schnell zum Gespött der Anwesenden. Wenn man beauftragt würde, die Längsachse des Flugzeuges zu holen, sollte man lieber nicht fragen wo sie sei, sondern zuerst überlegen...

Wir wurden eingeteilt, den heute noch Eindruck machenden Pistenwagen bereit zu stellen. Ein kleiner Traktor war für diese Aufgabe gut geeignet.

Theorie und...

Nachdem sich Albert Kiener über unseren fliegerischen Zustand in Kenntnis gesetzt hatte und wusste, dass man bei uns ganz vorne anfangen musste, begann er, die Röhnlerche zu erklären. Vor allem schien es ihm zu gefallen, viel Zeit über die Funktion der Gegengewichte bei den Querrudern aufzuwenden und zu betonen, was es für Folgen hätte und schon hatte, wenn diese Ge-

gengewichte fehlen - und das bei meinen abnehmenden Sicherheitsbedenken. Nur nichts anmerken lassen!

...Praxis

Endlich kam es zu ersten Flug. Ich vorne, Albert hinten. Ein schönes Gefühl, so ruhig hinter dem Schleppflugzeug herzugleiten. Natürlich steuerte Albert. Es war wunderschön. Plötzlich erschreckte mich ein



Knall! Albert hatte das Schleppseil ausgeklinkt, ohne es mir anzukündigen - wozu auch.

Und dann ging's los: Die Welt schien sich in ein „Tohuwabohu“ verwandelt zu haben. Steilkurve folgte auf Steilkurve, das Flugzeug bäumte sich auf, mal sah ich nur grün, dann wieder nur blau, mal sauste die Gegend an mir in der einen Richtung vorbei, dann in der anderen. Dazwischen immer die perfide Frage: „Macht's öppis“?

„Nein, nein“ - log ich immer.

Am liebsten wäre ich mit dem Fallschirm abgesprungen, hatte aber keine Ahnung, wie man das macht. Albert hätte schön dumm aus der Wäsche geschaut, wenn ich einfach das Capot geöffnet hätte und rausgesprungen wäre.

Übel wurde es mir allerdings nicht. Und im Grunde genommen gefiel mir das, was ich gerade erlebte. Dennoch atmete ich nach der Landung auf, ohne aber die Segelflugausbildung in Frage zu stellen. Für diesmal hatte ich aber genug.

Steil aufwärts

Nach drei weiteren Schleppflügen kamen die Windenstarts an die Reihe. Die Winde war damals nicht gerade neu. Die Kupplung funktionierte so ruckartig,

dass die Beschleunigung - heute geschätzt - von Null auf Hundert drei Sekunden betrug. Die Rückenlehne drückte schmerzhaft in die Schultern. Fast jeder Start war von einem „Schleudertrauma“ begleitet. Ruedi

Vögeli machte uns mit der Technik des Windenstarts vertraut. Das heisst, er versuchte es. Auch wenn er sich redlich bemühte, geduldig zu erklären, was er da macht, ging alles so schnell, dass ich den Ablauf nicht erfassen konnte. Schwubs - und wir waren oben. Wer klinkte, merkte ich gar nicht.

Segelfluglatein

Ruedi erzählte uns in ruhigen Minuten, dass er in diesem Jahr bereits mehrere Male bis zum Gurnigel geflogen war. Bis zum Gurnigel? Das musste ja irgendwo in den Alpen sein!

Mit einem Segelflugzeug?

Es fiel mir schwer, das zu glauben. Ich behielt aber meine Zweifel für mich. Man soll ja am Flugplatz nicht zuviel fragen... Als er dann noch hinzufügte, dass ein gewisser Hans Nietlisbach, - ach der mit der Ka6 im letzten Herbst - regelmässig zum Matterhorn fliegt, war's mit seiner Glaubwürdigkeit geschehen. Auch die Segelflieger verwenden offensichtlich

Segelfluglatein. Allmählich begriff ich die Vorgänge in der Landevolte und durchschaute die Geheimnisse der Glissade. Im Juni 1971 kam wieder der Schleppflug zum Zuge. Übrigens bin ich seither nie mehr an der Winde gegangen.

Der Tanz mit der Schleppmaschine

Der Fluglehrer, mit dem ich den ersten von mir gesteuerten Schleppflug machen sollte, ein gewisser Godi Guggisberg, instruierte mich genau darüber, dass er den Start machen werde und mir dann das Steuer überlassen werde. Gesagt getan. Sofort nach dem Start kam die Instruktion: „Sie haben das Steuer!“ (in jener Zeit sprach man sich lange per Sie an, heute ist das ein wenig anders).

Mein Gott war das schwierig:

Die Schleppmaschine tanzte vor mir ununterbrochen in einer 8er-Form. Das ist ja furchtbar, wie der Schlepper unruhig ist. Bei dem Flug mit Kiener war das nicht so.

Plötzlich die Aufforderung Godis: „Fliegen Sie nicht so unruhig!“

„Wer - Ich?“

„Aber die Schleppmaschine...“

„Ich übernehme“, und plötzlich tanzte der Schlepper nicht mehr.

„So geht das, Sie fliegen wieder“, und wieder tanzte das Ding da vorne wie ein Wespi.

Nach der Landung entschwand mir

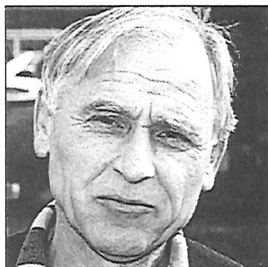
meine Glaube an meine „Talente“ für das Segelfliegen ein wenig. Als Wolfgang über die gleichen Erlebnisse berichtete, beruhigte ich mich wieder.

Der langsame Weg...

Ausnahmslos an den Wochenenden zu schulen bedeutet - wie auch heute - zwei Schritte vorwärts und einen Schritt zurück. Meistens geriet man unter die Fittiche eines bisher unbekanntes Fluglehrers, dessen Beurteilungen man oft widersprüchlich zu denen der anderen Fluglehrer empfand.

... und der schnellere

Meine Bedenken darüber nahm ein ebenso begeisterter Militärpilot, der von seinen Abenteuern mit dem Venom berichtete, wie auch begeisterter Segelfluglehrer, ein gewisser Urs Strickler, zum Anlass, mich freundlicherweise in einen Kurs aufzunehmen, den er als Fluglehrer leitete, obwohl ich nicht angemeldet war. Ich bin ihm heute noch dankbar dafür. Ich erinnere mich fast an jeden Flug, den ich im Juli absolvierte, während die Segelfluggruppe im Saanenlager weilte. So folgten die einzelnen Abschnitte, Start - Volte - Landung, Glissade, Gefahreneinweisung, Seilrissübung und schliesslich der erste Alleinflug. Ein wunderbares Gefühl begleitete mich, nachdem die Röhnlerche abhob. Plötzlich war sie federleicht



und folgte meinen Steuerausschlägen sofort. Ich machte alles genauso, wie ich es gelernt hatte. Nach sechs Minuten landete ich wohlbehalten und war überglücklich.
Nun fühlte ich mich als Pilot.

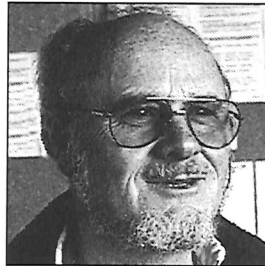
Faszinierender Landeanflug

In Langenthal-Bleienbach fand 1971 die Schweizerische Segelflugmeisterschaft statt. Das veranlasste mich, dorthin zu fahren und Meisterschaftsluft zu schnuppern. Eine stattliche Anzahl Zuschauer belagerte die Piste bereits. Ich konnte sie kaum sehen. Von einem Flugbetrieb war keine Spur. Plötzlich richteten sich fast alle Köpfe nach Westen. Konzentriert erblickte ich zwei Striche, die von einem Punkt in der Mitte ausgingen. Der Himmel war eher blass. Langsam wurde das Strich-Punkt-Strich Gebilde grösser, war aber nicht sehr hoch. Es gab keinen Zweifel: Ein Segelflugzeug, das ohne Höhenreserven direkt im Landeanflug war. Tatsächlich kam das Ding direkt zur Landung. In der zweiten Reihe stehend, fuhr mir ein Schrecken durch die Glieder. Ich bemerkte nur, dass es viel zu schnell für eine Landung war und die Piste immer kürzer wurde. Ausserdem befand sich der Gleiter wenig über dem Boden und das Rad war noch eingefahren. Ich befürchtete das Schlimmste. Plötzlich schoss das Flugzeug fast senkrecht in den Himmel, als hätte es ein

Windenseil hinaufgezogen. In einer steilen Rechtskurve kam das Rad endlich zum Vorschein und eine normale Volte folgte den eindrucklichen Ereignissen. Whhhau!. Ich atmete durch.
„Das war der Nietlispach“ erklärte mir jemand. Ach so - der Schweizer Meister, deshalb also. Tatsächlich holte er sich an diesem Anlass einen weiteren Titel.

Materialschäden auch gestern

Nur die beiden im Belpmoos zurückgelassenen Röhnlerrchen und ein Schleppflugzeug befanden sich im Hangar. Die Gruppe wechselte mit dem Rest der Flugzeuge ins sagenumwobene Saanenlager, wo man Segelflüge bis an den Rand der Hochalpen unternehmen kann. Es war schon erstaunlich und makaber zugleich, dass die Anzahl der beschädigten Segelflugzeuge zunahm. Fast jedesmal, wenn wir am Wochenende den Hangar öffneten, enthielt er ein neues Wrack. Aussenlandungen in Plaffeien, im Kunitztälchen, im Emmental usw. waren die Ursachen. Ich konnte mir nicht vorstellen, was da eigentlich passiert war. Aber das Gesicht von einem gewissen Kari Kopp, der seiner Zeit als Materialwart amtete, war offensichtlich aus Sorge um den Segelflugzeugpark ernst und nachdenklich. Im Herbst fehlte beim Skylark das ganze Leitwerk bzw. es lag neben dem Rumpf. Nur noch



Holzsplitter ragten aus dem Rest. Es ist schon erstaunlich, dass man heute nichts mehr davon sieht. Auch alle anderen Flugzeuge wurden wieder hergestellt. Vor allem die Ka6, die ein gewisser Heinz Vifian wieder aufbaute, war ein Prachtstück eines Segelflugzeuges. Gottlob wurde bei den geheimnisvollen Vorkommnissen niemand verletzt. Man soll am Flugplatz nicht zuviel fragen...

Im Frühling 1972 stellte der Vorstand ein „Testatreglement“ vor, das die Pilotenausbildung der Segelfluggruppe Bern verbessern sollte, um damit Unfällen entgegenzuwirken. Ich bin fest überzeugt davon, dass das Testatreglement äusserst nützlich war und noch ist.

Endlich war es geschafft

Ruedi Vögeli widmete uns (Peter Diggelmann, Wolfgang und mir) einen Teil seiner Freizeit, um uns die Geheimnisse der Meteorologie zu erklären. Zunächst war mir der Gedanke, das Wetter zu erlernen, ein Greuel. Aber Ruedi brachte es fertig die Meteo so darzustellen, dass ich sie heute noch als faszinierend empfinde.

Im Herbst 1971 erwarb ich den Ausweis. Nun war es amtlich. Ich war ein Segelflupilot. War ich das wirklich?

Thermik - ein Gerücht

Alle redeten von Thermik. Gibt's die wirklich? Die Bedingungen brachte ich

im Herbst 1971 im schönsten Wetter bei Bise hinter mich. Einen Thermikflug habe ich noch nicht erlebt. Im Frühling 1972 fand ein RAL im Mösli statt. Ein gewisser Peter Ryser nahm neben Hans Nietlispach daran teil.

Mit einem schnittigen Phöbus machte sich Peter auf den Weg, während Housi mit seiner Libelle unterwegs war.

Nachdem die Wettkampfpiloten weg vom Platz waren, durften wir wieder in die Luft.

Ein gewisser John Ducret schleppte mich mit der OQA über den Belpberg, der unter einer recht schwarzen Wolke lag. Die Varionadel stand am Anschlag und ich merkte vor lauter Konzentration nichts davon.

Erst als John am Boden davon erzählte, wurde mir klar, dass ich viel zu lang am Seil hing. Nach dem Klinken ging's zügig aufwärts. Weit weg vom Platz (Chutzen) drehte ich meine Kreise bis zur schwarzen Basis.

Dann wagte ich den Sprung zum unendlich weit entfernten Gurten, den ich zwar problemlos und sehr hoch erreichte, aber dennoch war ich dauernd auf der Suche nach Aussenlandeplätzen. Das also war Thermik?

Vierstünder und mehr

Peter Diggelmann brachte es in der Röhnlerche einige Male fertig, beinahe fünf Stunden lange oben zu bleiben. Einmal scheiterte er nur ganz knapp. Das war für ihn sehr ärgerlich.

Wer kann sich heute noch vorstellen,

in einem solchen Flug solange in der Röhnlerche auszuharren?

Hoffnungsvolles Saanenlager

Langsam wichen die Bedenken bezüglich Alpenflügen. Es war wirklich möglich! Testatgerecht stieg ich 1972 auf die KA8 um, machte den erschwerten Endanflug mit dem Motorsegler unter Verwendung des neu entwickelten Segelflugschiebers.

Ich meldete mich an, um am Saanenlager teilzunehmen. In jener Zeit war es für mich als Ausländer noch nicht so einfach, die Teilnahmeberechtigung vom Militär zu erhalten.

Ein gewisser Urs Siegrist übernahm es als junger Fluglehrer, um mich in die Geheimnisse des Alpensegelfluges einzuweihen. Am Hornberg mit der Röhnlerche kreisend erklärte er mir die Bergwelt des Saanenlandes. Das Spitzhorn sah von oben wenig spitz aus und das Rübli kaum wie ein Rübli.

Die Position des nahen Wasserngrates, der Wispile und des Egli konnte ich mir gut einprägen. Hingegen wusste ich nach der Landung weder wo sich das Spitzhorn befand noch wo sich das Rübli versteckte.

Leider erwiesen sich meine Hoffnungen, im Saanenlager den Fünfstünder zu machen, als Irrtum. Denn es sei das erste Mal gewesen, dass das Wetter über längere Zeit keine gut Flüge erlaubt, erzählte

mir Vreni Kiener. Na dann halt das nächste Mal.

Der erste B4

Im November 1972 durfte ich auf den neuen B4 HB-1113 umschulen. Welch' ein Unterschied zu allem, was ich bisher geflogen war. Ein wundervolles Gefühl breitete sich aus, weil die Luft nicht mehr laut rauschte und sauste wie bei der KA8 und natürlich in der Röhnlerche. Und die Ruder waren so leichtgängig, dass ich nur zwei Finger brauchte, um das Flugzeug zu steuern.

Ist der Fünfstünder so schwer?

Auch 1973 brachte ich den Fünfstünder nicht unter Dach und Fach. Weder über dem Gurten noch im Saanenlager, wo es wie 1972 hauptsächlich regnete. Ein einziger Flug zwischen den Bergstationen Wasserngrat und Wispile war die Ausbeute.



Kiener Vreni sprach schon

vom Wenger-Neumann-Wetter, das immer wenn wir auftauchten, verschwand die Sonne im Saanenlager.

Im Herbst segelten wir in der Bise zwischen dem Gurten und dem Längenberg hin und her.

Ein gewisser Marc Berthoud sass in einem Phöbus und ein gewisser Edi Inäbnit im anderen. Inzwischen waren auch andere Flugzeuge mit Funk ausgerüstet. So hörte ich den erstaunlichen Dialog der beiden Phöbusflieger, dass

sie sich in der Nähe des Tavel-Denkmal aufhielten. Ich war überzeugt davon, dass man sich nur mit einem Phöbus soweit vom Platz entfernen kann. Zu Hause studierte ich dann die Karte, um die Position Tavel-Denkmal herauszufinden.

Der Grunigel gehört zum Start

nehmend veränderte sich sowohl die Infrastruktur als auch der Flugzeugpark von Jahr zu Jahr. Faszinierende Erlebnisse bei Alpenflügen, die mit den besten Flugzeugen zur Selbstverständlichkeit wurden, blieben im Bewusstsein. Ich erinnere mich, dass ich in den ersten Jahren meiner Segelflugerfahrten einem gewissen Aschi Nyffenegger erzählte, dass ich bei jedem Flug das Ziel hätte, den Grunigel zu erreichen. Er antwortete darauf kurz und bündig: „Das gehört bei mir zum Start“. Heute kann ich das für gute Tage bestätigen.

Höhere Anforderungen...

Der Vorstand sorgte für die Behaglichkeit der Piloten. Zuerst stellten wir eine Baracke auf. Alle waren glücklich über das Dach, welches uns bei schlechtem Wetter schützte. Das erste „Absuufpintli“ entstand im Winter 1971/72. Es verschwand nach langen hin und her mit den Behörden.

Ein Flugvorbereitungspavillon alias Villa Thermik, der drei Jahre lang in Saanen zerlegt auf seine Bestimmung wartete, gestattet es nicht nur zur Segelflugzeit kulinarische Gelüste zu befriedigen,

sondern auch im Winter behaglich und warm an Ausbildungsveranstaltungen teilzunehmen.

...und etwas Nostalgie

Trotzdem - ich möchte die Zeit „ohne alles“ bzw. die Zeit „nur Fliegen ist wichtig“ nicht missen. Der gesellschaftliche Teil fand zu Hause statt. Die wenigen Veranstaltungen in Wirtshäusern. Der Mittelpunkt war für mich das Fliegen. Alles andere liess sich arrangieren. So denke ich manchmal daran, wie es einmal war und schätze daher die Gegenwart um so mehr. Den Fluglehrern, die mit mir zu tun hatten, danke ich dafür, dass sie ihre Geduld mit mir nicht verloren und denke, dass sie jedesmal ein wenig Anteil daran haben, wenn ich von einem schönen Flug nach Hause komme.

Gerd Wenger

Baustunden

Auf unserem Gelände wird dauernd gewerkelt und verbessert. Unser oberster Infrastruktur-Boss Marc Berthoud hat für diejenigen, denen noch (oder schon wieder) Baustunden fehlen, immer grössere oder kleinere Jobs bereit.

MIT DEM SG- MOTORSEGLER NACH GENÈVE

„Cleared for take off, RWY 32...“ Und wieder hebt die 2280 unglaublich früh vom Erdboden ab, obwohl mein Passagier und ich am Gewichtslimit sind.

Wir können deshalb mit nur 3/4 gefülltem Tank und je einem halben „Mars“ im Bauch Richtung „SIERRA“ davonfliegen.

Die Clearance zum Weitersteigen in der Volte erteilt der Turm prompt und bald lassen wir das Stockhorn gute 200m links unter uns „durchrauschen“.

Keine Sekunde weine ich dem Skifahren nach, sind die Hänge doch schon an manchen Stellen grün und sogar vom Cockpit aus können wir das schwitzende Stöhnen der Fahrer im klebrigen Sulz hören. Eine grandiose Fernsicht verhilft uns hingegen zu einem Stimmungshoch. In der Region Saanen wird mir noch wärmer ums Herz, doch während ich mich vollends zu entspannen beginne, schweift mein Blick Richtung Westen bzw. Montreux. Dunst war ja angekündigt, doch hier handelt es sich schon eher um ein Nebelmeer!

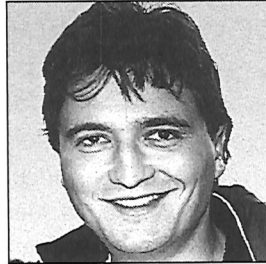
Auf einmal ist unser Vorhaben, zum Auto-Salon zu fliegen, arg in Frage gestellt. Ich entschliesse mich, bis Rocher de Naye den Entscheid für oder gegen den Weiterflug zu treffen.

Die Sicht erweist sich nun als etwas

besser, als zuvor befürchtet. Über Nestlé-City melde ich mich bei „GENEVA INFORMATION“, wo mich eine reizende

welsche Frauenstimme in putzigstem Englisch begrüsst.

Den Transponder- Code 7000 kann ich so belassen und meine Lotsin verweist mich zu bald schon an „GENEVA TOWER“.



Jetzt heisst es: VAC- Kärtchen satteln, gespeicherte Frequenz einstellen, Meldung an TOWER und auf Gutes hoffen. Der TOWER zeigt sich glücklicherweise von seiner berechenbarsten Seite, weist mir „NOVEMBER“ zu und bald schon ist das Seelein bei Divonne in Sicht.

Der Meldepunkt „NW“ will zuerst gefunden sein, und einige Käfflein scheinen mir diesbezüglich etwas vortäuschen zu wollen.

Mit „left 05 grass“ habe ich bereits gerechnet und ich bin erleichtert, Kräuter- Runway links vom Hartbelag zu erkennen. Wie sehr hätte es mich doch gereizt, wie ein GROSSER auf dem Hartbelag zu landen...

Um selbst bei einem kapitalen Orientierungsverlust auf dem Rückweg genügend Sprit zu haben, und weil ich das in Amerika so gelernt habe, lassen wir den Falken auftanken.

Ein stilles Lächeln kann ich mir nicht verkneifen, während ich auf den Zäh-

ler des Tankfahrzeuges schiele. Der Tankwart hingegen scheint angesichts der mageren 12 Liter, die den Falken wieder füllen, nicht so recht in Euphorie ausbrechen zu wollen, zumal ich bei 3/4 „FULL!“ rufe.

Mit dem Bus geht's nun zum Int. Airport rüber, von hier aus im Sprinttempo ins Palexpo- Gebäude, wo ich mich zum x- sten Mal wundern kann, dass es einem Normalsterblichen nicht erlaubt sein soll, so etwas triviales wie ein Auto besteigen zu dürfen (Merc. "A" / Ferrari...)

Nach nur einer halben Stunde hetzen wir zurück zum Flugplatz, wo dank gratis- Tel Nr. 7149 der Bus schon auf uns wartet.

Da wir schon spät dran sind, ändere ich den vorher via AMIE aufgegebenen FLIGHTPLAN im Flug (und benachrichtige INFORMATION). Mit gut 150 Sachen gehts auf 5500 ft. Richtung Bern. Die Sicht ist wegen des tiefen Sonnenstandes noch schlechter als beim Hinflug, doch bis Fribourg ist die Navigation kein Problem.

Hier habe ich die grandiose Idee, während zwei Vollkreisen die am Horizont verschwindende Sonne zu verabschieden und dem angenehm ruhig säuselnden Rotax- Triebwerk zu huldigen. Plötzlich bin ich mir nicht mehr sicher, ob vor uns nun Laupen oder ...was erscheinen müsste. Nördlich vor Schwarzenburg ist aber definitiv klar, dass ich nicht gerade auf direktestem Weg Richtung „W“ bin...

10 Minuten vor SUNSET lande ich mit einer anfängerglückmässigen Traumlandung auf dem Belpmoos, wo uns schon säuerlich dreinschauende RAMP(ONIERE) willkommen heissen.

Ich möchte mich bei Role Bieri und Markus Wymann herzlich bedanken. Durch die gute Einweisung und das Vertrauen, das Ihr beide in meine „Flugkünste“ hattet (und hoffentlich noch habt), wurde dieses wunderschöne Erlebnis erst ermöglicht.

Marc Hauser

Husky billiger!

2.60 statt 3.-

Mit einem richtigen Flieger sieht man auf den internationalen Airports natürlich wesentlich besser aus.

Um unseren Motorpiloten eine standesgemässe Präsentation zu erleichtern, hat der Vorstand den Preis für den Reiseflug mit dem Husky herabgesetzt.

Es hat auch etwas mit dem billigen Mogas zu tun, das uns aus der neuen Betankungsanlage zur Verfügung steht.

ASCONA 1997

Als noch Schnee lag und es kalt war, hat uns Christoph Hammerschlag zum Südalpen-Segelfliegen aufgefordert. Ascona 1997?

Was ist das, etwa ein Segelfluglager der SG Bern? Wohl kaum. Obschon alle letztjährigen Teilnehmer wieder mitzumachen versprochen, trafen sich nur vereinzelte Berner in der Zeit vom 31.3. (Ostermontag) bis Dienstag 17.4. in Ascona.

Die Teilnehmer

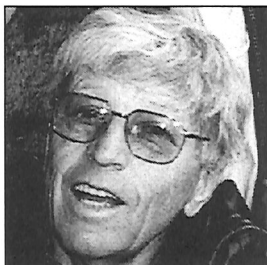
Am Ostermontag trafen Rolf Rubin und Jürg Gempeler mit ihrer DG 400 VY ein.

Am Mittwoch kommt R. Rychener durch den San Bernhardino mit seiner DG 400 RY, am Samstag (5.4.) rollt Christoph

Hammerschlag durch den Lötschberg, über den Simplon via Masera an mit seinem neu lackierten Mini-nimbus GG, Lilly Grundbacher mit ihrer orangenen Elfe, und Stefan Honegger bringt den Robin von Denis Rossier, den Christoph

auch dieses Jahr organisiert hat. Man sieht, es ist kein Berner Gruppenmaterial da (ausser einem Schleppeil).

Eine Woche später stossen auch noch die Solothurner dazu, neben 3 Einsit-



20



Elfen heisst basteln

zern bringen sie eine ASK 21 und eine DG 500 M.

Auch der "Platzherr" Thomas Mosberger mit seiner DG 500 M, Jürg v. Voornfeld mit der DG 800 M, Markus Bracher mit seiner DG 400 und von Schänis H.R. Meiler mit seiner ASW 24 E bereichern die Motorseglerpalette.

Das Wetter

wir hatten kein eigenes Wetter, nur Restposten dessen, was von der Alpen-nordseite herüber kam. Es blies 2 Wochen lang der Nordföhn von Nordwest bis Nordost, von mässig bis Sturmstärke, kalt, turbulent, manchmal über 2000 m/m, oft bis in die Täler.

Er verunmöglichte an mehreren Tagen den Flugbetrieb in Ascona, zur Landung

musste nach Locarno ausgewichen werden!

Es gab Hangwind, Thermik, (Christoph liftete in einem 6 m Schlauch von 1500 m auf 4000 m) und fast täglich Wellen an allen Ecken.

Was wurde geflogen?

Einiges habe ich schon erwähnt. Im Rayon konnte alles geflogen werden, aber vor allem war es kalt und böig. Grosse Streckenflüge waren weit weniger gut möglich als letztes Jahr. Ausnahmen: die Anderen. Thomas Mosberger bis Bozen, und Jürg v. Voornfeld bis Riva am Gardasee. Allerdings bestens geschüttelt und meist unter Einsatz des Rucksackmotors.

Und: Alois Bissig flog ab der Winde in

21



Kurz vor zwölf Uhr duftet es nach Zweitaktöl: DG-time

Ambri mit Nimbus 3 in den Wellen 1000 km!

Und sonst?

- Bei Lilly's zweitem Start touchierte die rechte Flügelspitze, Lilly klinkte, rollte richtung Zaun, bremste, allerdings ohne jede Wirkung, und die Fahrt ging gemächlich in den Zaun, Schaden gering. Der frühere Elfenspezialist Christoph hat die Therapie an die Hand genommen: Rad ausbauen, viele einschlägige Tips. Es folgen: Beläge schleifen, ersetzten, Bremskabel ersetzen, krumme Achse richten lassen, alles jedesmal neu montieren und ausprobieren. Die Bremswirkung ist immer noch ungenügend. Nun sperren wir die Piste Ascona, Christoph zieht mit seinem Wohn-

mobil die Elfe den Runway hinunter, um die neuen Beläge einzuschleifen. Jetzt ist die Wirkung mässig, aber Lilly sammelt allen Mut und will am nächsten Tag einen Start wagen. P.S. Diesmal haben es Lilly und die Elfe heil überstanden.

Wir haben einige Grotti ausprobiert und sind immer wieder gerne ins Ticinella zurückgekehrt, wo das Preis/Leistungsverhältnis am besten gestimmt hat. Speziell zu erwähnen sind die zwei Einladungen zum Spaghetti-Essen in das schöne Ferienhaus von Jürg v. Voornfeld in Ronco. Jürg ist ein ebensoguter Koch wie Pilot!

Von Ronco und vom Centovalli aus hat der Club der Wandervögel bei zu böigem Wetter mehrere wunderschöne

22



Der Weg ist noch weit, die Zunge lang und das Vario nicht gerade am Anschlag

Wanderungen gemacht. Es mussten 3 - 600 m Höhenunterschied bewältigt werden, und oben sollte ein Grotto sein mit Bier und Tessinerteller.

Die vielen Waldbrände im Tessin, im Misox und in Italien waren beeindruckend, sie wurden durch den starken Nordwind immer wieder angefacht. Omerschade für die bewaldeten Bergflanken!

Zum Schluss

„Ascona 1997“, das waren wieder Ferien im Tessin mit dem Segelflugzeug. Die beiden grossen Lager in Ambri und San Vittore machen offenbar einen strafferen militärischen Betrieb notwendig. Ascona 1997 hingegen war

klein genug, dass alle die Übersicht behielten, es herrschte Teamgeist und Hilfsbereitschaft, bestes Einvernehmen zwischen Segelfliegern mit und ohne eingebautem Motor.

Wir freuen uns schon aufs Südalpenfliegen 1998.

Gibt es wohl noch ein Ascona 1998, oder wird der Platz jetzt tatsächlich geschlossen?

Wohin lädt uns Christoph nächstes Jahr ein mitzumachen?

Reiner Rychener



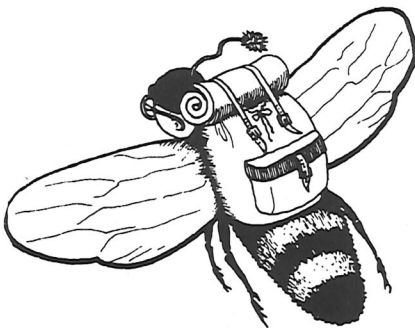
Dafür gibt es hier fast unglaublich grosse Biere!

Tätigkeitsprogramm 1997

Juni	21.		Saanenlager (bis 18.7.)
Juli	12.		50 Jahre Saanenlager (Fest)
	19.	ab 18.00 Uhr	Schlussbräteln Saanenlager
August	10.		Streckenfluglager Vinon (bis 23.)
			Grillparty Berner Aero Club
September	21.	9.00 Uhr	Ziellandekonkurrenz (Bettag)
	27.		Bautag
Oktober			Exkursion
November	15.	9.00 Uhr	Demontage
		18.00 Uhr	Absaufen
Dezember	27.	18.00 Uhr	Altjahresapéro/Essen mit Gästen
Dez. 97 bis März 98			Weiterbildungsthemen nach spez. Programm
Februar 98			SG- Abend
März 98	6.	19.30 Uhr	Hauptversammlung SG Bern
	14.		Montage, Schleppilotenrapport und Ansaufen

24

Saanenlager...



angemeldet? gepackt? abflugbereit?

Impressum 2/97

Glider News ist das offizielle
Mitteilungsorgan
der Segelfluggruppe Bern,
Postfach 7804, 3001 Bern.
Erscheinungsdaten: Erster März,
Juni, September und Dezember
Eingabeschluss: Für letzte, kurze
Meldungen 16 Tage vor dem
Erscheinen. Bildbeiträge bitte so
früh wie möglich, aber spätestens
1 Monat vor dem Erscheinen
Redaktion & Satz:
Christoph Hammerschlag
Rubigenstr. 16, 3123 Belp
Tel. 031 819 35 58
Litho: Erwin Boschung



in flagrant lys

storen-service ag

Gewerbepark Felsenau

Bern, Tel. 031 302 04 45

Für Tips + Trends die Storotheek



repavit – storen erleben.

Roland Käser

Hausfrauen
aufgepasst!



Schluss
mit Flaschen
schleppen!

telefonieren genügt, wir liefern ins Haus

Zum Discountpreis

Tel. 031 819 27 37

**Getränke Hofmann
3199 Gelterfingen**

Unsere Dienstleistungen

- Heliographie
- Druckerei

Positivpausen, Transparentpausen, Polyesterfilme
 Offsetdruck bis A3, Druck auf Couverts, Formulare, Garnituren, Visitenkarten,
 Hochzeits- + Geburtskarten, Weihnachts- und Neujahrskarten, Einladungen
 schwarz + mehrfarbig, Individuelle Beratung, Satz, Prägdruck,
 Heissdruck auf T-Shirts

- Kopierservice
- Laserfarbkopien
- Grosskopien
- Plotterservice

Fotokopien, Vergr. + Verkl. stufenlos, Kopien bis 170gm2 Papier, Selbstbedienung
 auch direkt ab Dia, bis Format A3, Zoom 25% - 400%, hervorragende Bildqualität
 bis 92 cm Breite ab Rolle, Papier, Transparent, Polyfilm, stufenlose Verkl. + Vergr.
 s/w + farbig bis 90 cm Breite ab Rolle oder DIN-Formate bis A0

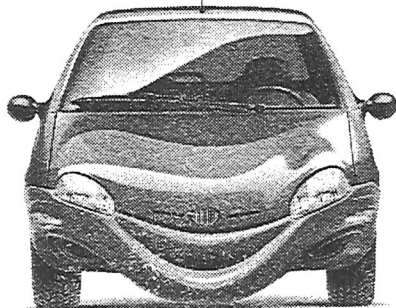
- Scanservice
- Papeterie
- Finitionen
- Kundenservice

Posterdruck in fotorealistischer Qualität bis 30x30 m
 auf Trommelscanner, Ansicht oder Durchsicht bis 50x30 cm
 Spezialitäten für Büro und Privatbedarf, Ausstellung im Geschäftslokal, Fotoservice
 schneiden, falten, lochen, kleben, heften, spiral- und thermobinden
 Abhol- und Zustelldienst kostenlos, auch von Papeterieartikeln



**Helio-Rekord Kala AG
Papeterie Papillon**

Morillonstrasse 86, 3007 Bern
Telefon 971 53 58 Fax 971 43 20



**BITTE EINSTEIGEN:
DIE NEUE
AUTOVERSICHERUNG
MOBICAR IST DA.**

mobicar

Schweizerische Mobiliar
Versicherungsgesellschaft

macht Menschen sicher

Rufen Sie uns an!

Generalagentur Belp, Christoph Schmutz
Telefon 031 818 44 44

Das

Besondere von Sonderregger

Spitalgasse 36
Bern / Mürren



Fliegerchronograph by IWC